Deutscher Bundestag **Drucksache 16/9095**

16. Wahlperiode 07. 05. 2008

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Keine Sperrung der Inntal-Autobahn für Lkw-Transitverkehre

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Zu Jahresbeginn 2008 ist eine Verordnung der Tiroler Landesregierung in Kraft getreten, wonach auf der Inntal-Autobahn (A 12) zwischen Langkampfen (Bezirk Kufstein) und Zirl ein sektorales Fahrverbot erlassen wurde. Danach gilt ab dem 2. Mai 2008 für Lkw über 7,5 t ein Beförderungsverbot für Steine, Erde und Müll. Ab 1. Januar 2009 soll das Fahrverbot auf Eisen- und Nichteisenerze, Baustahl, Marmor, Fliesen, Kraftfahrzeuge, Anhänger, Rundholz und Kork ausgeweitet werden. Ausgenommen sind Fahrten von und zu den Terminals für den kombinierten Verkehr in Hall und Wörgl sowie aus und in bestimmte Bezirke in Tirol, Bayern und Italien.

In der ersten Stufe des sektoralen Fahrverbotes sind etwa 30 000 Lkw-Fahrten jährlich betroffen. Mit der zweiten Stufe ab 1. Januar 2009 werden weitere 170 000 Lkw-Fahrten jährlich untersagt sein.

Die nunmehr in Kraft getretene Verordnung des Landes Tirol ist bereits der zweite Versuch österreichischer Behörden, den Transitverkehr auf der Inntal-Autobahn zu beschränken. Am 15. November 2005 hatte der Europäische Gerichtshof einer Klage der Europäischen Kommission stattgegeben und ein sektorales Fahrverbot auf der A 12 in Tirol aufgehoben. Die Tiroler Landesregierung hat schon damals, unterstützt von der österreichischen Bundesregierung, erklärt, man wolle trotz der entgegenstehenden europarechtlichen Lage einen erneuten Versuch unternehmen, die Transitverkehre im Inntal zu beschränken. Diese Ankündigung wurde nunmehr realisiert.

Ein sektorales Fahrverbot für Transitverkehre in Tirol ist mit den Prinzipien des europäischen Binnenmarktes und des freien Warenverkehrs nicht vereinbar. Durchfahrverbote beschränken den freien Handelsverkehr zwischen Nord- und Südeuropa. Die juristische Fragwürdigkeit dieser Fahrverbote beruht vor allem

darauf, dass es keine ausreichenden Alternativen zum Lkw-Transitverkehr gibt. Die Bahnkapazitäten, insbesondere die Angebote der sog. rollenden Landstraße sind nach übereinstimmender Einschätzung des Transportgewerbes in Österreich, Deutschland und Italien nicht ausreichend. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit verletzt, wenn bei Fahrverboten keine hinreichenden Transportalternativen nachgewiesen werden.

Nachdem die Europäische Kommission zunächst angekündigt hatte, auch gegen den zweiten österreichischen Versuch eines sektoralen Fahrverbots vorzugehen, handelt die Europäische Kommission jetzt zögerlich. Auf den Antrag einer einstweiligen Verfügung beim Europäischen Gerichtshof hat sie verzichtet. Es wäre in dieser Situation Aufgabe der deutschen Bundesregierung, nachdrücklich in Brüssel dafür einzutreten, die österreichische Bundesregierung und die Tiroler Landesregierung zu einem europarechtskonformen Verhalten zu veranlassen. Bedauerlicherweise hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, mit der Vorlage des „Masterplans Güterverkehr und Logistik“ eine ausgesprochen transitverkehrfeindliche Haltung erkennen lassen. Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schweben auch für Deutschland Maßnahmen vor, die gegen Lkw-Transitverkehre gerichtet sind. Diese Politik schädigt die Interessen der deutschen Volkswirtschaft. Dies nicht nur, weil Deutschland eine Exportnation ist, die vernünftigerweise ein hohes Interesse an freien Handelsströmen und freiem Transitverkehr haben muss. Vor allem aber gefährdet eine transitfeindliche Politik auch die deutschen Hafenstandorte. Wer sich wie die Bundesregierung zu einer Stärkung der deutschen Seehäfen bekennt, darf nicht gleichzeitig Transitverkehre in Deutschland behindern. Wer jedoch in Deutschland für freien Transitverkehr ist, muss Entsprechendes auch für Österreich fordern. Der dazu geeignete Weg ist die nachdrückliche Intervention der Bundesregierung bei der EU-Kommission in Brüssel.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sich bei der Europäischen Kommission nachdrücklich dafür einzusetzen, gegen die zum 1. Januar 2008 in Kraft getretene Verordnung des österreichischen Bundeslandes Tirol für ein sektorales Lkw-Fahrverbot auf der Inntal-Autobahn A 12 vorzugehen und die Unvereinbarkeit mit dem EU-Recht feststellen zu lassen. Erforderlichenfalls ist hierzu eine neue Klage beim Europäischen Gerichtshof einzubringen, vorläufiger Rechtsschutz ist durch Antrag auf eine einstweilige Verfügung beim Europäischen Gerichtshof sicherzustellen.

Berlin, den 7. Mai 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333